

# Regierungsratsbeschluss

vom 21. September 2021

Nr. 2021/1397

## Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-G) Kenntnisnahme vom Vernehmlassungsergebnis und weiteres Vorgehen

---

### 1. Erwägungen

Mit Beschluss Nr. 2021/354 vom 16. März 2021 hat der Regierungsrat den Entwurf zur Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-G) in erster Lesung beraten und beschlossen. Das Bau- und Justizdepartement wurde ermächtigt und beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Vernehmlassungsfrist endete am 25. Juni 2021. Es haben sich nachstehende Organisationen am Vernehmlassungsverfahren beteiligt:

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr (1)
- Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Abteilung öffentlicher Verkehr (2)
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Mobilität (3)
- Gemeinde Bättwil (4)
- Bundesamt für Verkehr (BAV), Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (5)
- Busbetrieb Aarau AG (BBA) (6)
- Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (7)
- CVP Kanton Solothurn (8)
- Evangelische Volkspartei Kanton Solothurn (9)
- FDP.Die Liberalen Kanton Solothurn (10)
- Einwohnergemeinde Gempen (11)
- Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu (GPG) (12)
- Grüne Kanton Solothurn (13)
- Grünliberale Partei Kanton Solothurn (14)
- Kantonal-Solothurnischer Gewerbeverband (15)
- Gemeinde Metzerlen-Mariastein (16)

- Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon (17)
- Obergericht des Kantons Solothurn (18)
- Einwohnergemeinde Oensingen (19)
- PostAuto AG (20)
- Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu (21)
- repla espaceSolothurn (22)
- Stadt Solothurn (23)
- Solothurner Handelskammer (24)
- SP Kanton Solothurn (25)
- SVP Kanton Solothurn (26)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Solothurn (27)
- Verband Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG), gemeinsam mit Verband des Gemeindepersonals des Kantons Solothurn (VBSO) (28)
- Einwohnergemeinde Witterswil (29).

## **2. Vernehmlassungsergebnis**

### 2.1 Einleitende Bemerkungen

Niemand lehnt in der Vernehmlassung die vorgesehene Totalrevision des ÖV-G ab. Die Vereinfachung der Erlasse und die Harmonisierung mit dem Bundesrecht finden sehr grossen Zuspruch (Stellungnahmen Nrn. 4, 8, 10, 11, 16, 17, 24, 26, 29).

Wesentliche Rückmeldungen sind bei den Themen Finanzierung (Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden, Schwellenwert, Versuchsbetriebe) sowie Ökologisierung auszumachen.

Die Hauptanliegen der Stellungnahmen werden im Folgenden bei den jeweiligen Gesetzesbestimmungen zusammengefasst dargestellt. Zu §§ 2, 10, 11, 12 und 13 sind keine Bemerkungen eingegangen.

### 2.2 Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen

#### § 1 Zweck

Die Ausrichtung am Gebot der Koordination von Siedlung und Verkehr wird begrüsst (10, 26). Verschiedentlich wird eine Ergänzung des Zweckartikels vorgeschlagen, unter anderem bezüglich der Themen «Standortstrategie 2030» (15, 24, 26) oder Ökologisierung (13).

### § 3 Grundlage für die finanziellen Leistungen

In einzelnen Eingaben wird eine Bestimmung angeregt, wonach die Subventionen explizit auf Transportunternehmen beschränkt werden sollen, die nicht in Konkurrenz zu privaten Unternehmen stehen (15, 24, 26).

### § 4 Angebot des regionalen Personenverkehrs sowie des Orts- und Ausflugsverkehrs

In zahlreichen Eingaben wird die Bestrebung unterstützt, dass der Kanton Angebote des Ausflugsverkehrs bestellen kann (4, 8, 10, 11, 14, 16, 24, 26, 29). Dabei knüpfen einige die Zustimmung an die Erreichung von Kriterien wie den Mindestvorgaben beim Kostendeckungsgrad (4, 10, 11, 24, 26, 29).

Zu den Versuchsbetrieben wird eine breite Auslegung, z.B. auch in technologischer Hinsicht, gewünscht (15).

Eine Eingabe bezieht sich darauf, dass nebst dem regionalen Personenverkehr ebenfalls Angebote im Ortsverkehr gemeinsam mit Nachbarkantonen bestellt werden können (2).

In zwei Eingaben wird angeregt, die Nachtangebote explizit im Gesetz zu nennen (12, 21).

### § 5 Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit

Die Möglichkeit, Mehrkosten von höchstens 20 Prozent zu übernehmen, falls Betriebsmittel zum Einsatz kommen, welche in ökologischer Hinsicht die gesetzlichen Mindestanforderungen übertreffen, wird von einer Mehrheit explizit unterstützt (3, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 21, 24, 25, 27, 28). In einem Teil der Eingaben wird gleichzeitig gefordert, dass die Unterstützung über direkte Investitionsbeiträge zu erbringen sei (10, 12, 22, 24, 28) respektive dass die Unterstützung zeitlich befristet sein müsse (10, 24).

Dass die eingesetzten Betriebsmittel aus erneuerbaren Energiequellen stammen, solle ebenfalls im Gesetz festgehalten werden. Diese Forderung wird in mehreren Stellungnahmen gestellt (13, 25, 27).

Der finanziellen Förderung von ökologischen Betriebsformen wird aber auch mit Skepsis begegnet (16) bzw. mit Ablehnung (4, 11, 17, 26, 29). Der öffentliche Verkehr (ÖV) solle kostengünstig und attraktiv sein bzw. sei per se eine ökologische Form der Mobilität.

### § 6 Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden an den Leistungen des Kantons

In etlichen Eingaben wird die Ansicht vertreten, beim ÖV handle es sich um ein kantonales Leistungsfeld. Den Gemeinden sei daher mehr Mitsprache einzuräumen oder der Gemeindeanteil sei zu senken (12, 21, 22, 25, 27, 28).

Die Erhöhung des Schwellenwertes wird in zwei Eingaben explizit begrüsst (8, 9), in mehreren Eingaben jedoch angezweifelt oder abgelehnt (11, 12, 17, 21, 22, 23, 28, 29). Es wird vorgeschlagen, Schwellenwert und Kostenverteiler so festzulegen, dass möglichst wenige Mehrzahler generiert würden (10, 12, 22, 28).

### § 7 Versuchsbetriebe

Die vorgesehene Bestimmung zu den Versuchsbetrieben stösst auf Zustimmung (8, 9). Zum Teil wird eine noch weitergehende Entlastung der Gemeinden gefordert (25, 27), zum Teil die Erweiterung auf neue Technologien (10, 14, 24, 26). Eine Gemeinde lehnt die Bestimmung ab (17), denn sie führe zu Fehlanreizen beziehungsweise zur Förderung unrentabler Angebote.

## § 8 Schülertransporte

Zwei Parteien fordern die einheitliche Praxis in Bezug auf einen Transportanspruch respektive die Definition und auch die Beurteilung der Zumutbarkeit eines Schulwegs durch den Kanton anstatt des Schulträgers (13, 14).

## § 9 Übergeordnete Verkehrsknotenpunkte

Verschiedentlich wird eine Spezifizierung der Bestimmungen gewünscht, so die Anregung, auch Ladeinfrastrukturen zu berücksichtigen (15, 24) oder dass keine Investitionen in Infrastrukturen getätigt werden, die internationalen Buslinien zugutekommen (27).

### 2.3 Weiteres Vorgehen

Das Ergebnis der Vernehmlassung erlaubt es, die Arbeiten weiterzuführen, unter Berücksichtigung der vorgebrachten Anliegen und Vorschläge. Das Bau- und Justizdepartement ist zu beauftragen, Botschaft und Entwurf an den Kantonsrat auszuarbeiten.

## 3. **Beschluss**

- 3.1 Von den eingegangenen Stellungnahmen wird Kenntnis genommen. Der Regierungsrat dankt allen Organisationen, die sich am Vernehmlassungsverfahren beteiligt haben.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, Botschaft und Entwurf an den Kantonsrat auszuarbeiten.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

## **Beilage**

Tabelle «Auswertung der Vernehmlassungen zur Änderung des ÖV-Gesetzes (ÖV-G)»

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement, Rechtsdienst

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Verkehr und Tiefbau (29; z.Hd. der Organisationen, die sich am Vernehmlassungsverfahren beteiligt haben)

Finanzdepartement

Volkswirtschaftsdepartement

Departement des Innern

Departement für Bildung und Kultur

Staatskanzlei (4; eng, rol, ett, ff)

Parlamentdienste

Aktuarial UMBAWIKO

Aktuarial FIKO